



Budskaber og forslag fra DTLs Netværk om elkøretøjer

27. november 2024

Notat med budskaber og forslag fra DTL's Netværk om elkøretøjer (varebiler og lastbiler) om grøn omstilling af transporterhvervet fra dialogmødet 5. november 2024 med Folketingets Transportudvalg.

1. Vægt- og dimensionsbestemmelser samt offentlig efterspørgsel efter grøn transport

Forslag: *To tons øget tilladt totalvægt på vogntog med 7 aksler – og ekstra 2 tons ved nulemission*

Det er nu teknisk muligt at levere med nulemissionslastbiler på byggepladserne, idet det første batteri-elektriske vogntog med 7 aksler og en totalvægt på 56 tons er sat i drift. Der kan på plussiden konstateres et bedre arbejdsmiljø på grund af mindre støj for chaufføren og for omgivelserne.

Vogntoget er dog dyrere i drift samlet set, og rækkevidden på ca. 300 km kræver en opladning i løbet af dagen for at nå de 400-500 km, som typisk skal køres på en arbejdsdag.

På grund af batterierne er lasteevnen ca. 3 tons lavere svarende til 8 pct. i forhold til en tilsvarende dieseldrevet lastbil.

Den batteri-elektriske sættevognstrækker, der har 3 aksler, må ganske vist veje 2 tons mere end en dieseldrevet udgave, men vogntoget (trækker og sættevogn) har samme maksimale totalvægt på 56 tons uanset drivmiddel.

Det foreslås, at den tilladte højeste totalvægt for dieseldrevne vogntog med 7 aksler forhøjes fra 56 tons til 58 tons, og at nulemissionsvogntog må veje 2 tons mere, dvs. 60 tons. Dermed opnås generelt en højere produktivitet og klimagevinst for både den eksisterende og kommende flåde af vogntog, samtidig med at lasteevnen på dieseldrevne og nulemissionsvogntog ligestilles.

Forslag: *Øget vilje hos offentlige transportkøbere til at prioritere og honorere nulemissionstransport*

Transporterhvervet konstaterer generelt en ringe – og ringere end i det private – vilje blandt offentlige transportkøbere til at udforme grønne kravspecifikationer kontra økonomi. I det private synes fx krav fra virksomheders kunder, ejere eller myndigheder fx via ESG-krav at have fremmet en vis betalingsvillighed.

Se også præsentationen som blev vist på mødet.

2. Omstilling af varebilssektoren herunder forholdene for el-varebiler op til 4.250 kg

Forslag: *Støtteordninger til elektriske varebiler og el-ladeinfrastruktur*

Forslag: *Offentlig efterspørgsel og betalingsvillighed for transport med elektriske varebiler*

Der er flere barrierer for omstilling af varebiler fra diesel til el.

Udvalget af køretøjer med tilstrækkelig størrelse, volumen, lasteevne og rækkevidde er fortsat begrænset, og offentlig opladning er ikke en løsning, da den er for dyr pr. kWh. De offentlige ladepladser er designet til peronbiler og er ofte for små til de større varebiler.

Elektriske varebiler er fortsat dyrere at anskaffe og mere udfordrende og komplekse at drifte.

Samtidig er der generelt i erhvervet en lav økonomisk margin, og specielt mindre aktører vil ikke kunne løfte disse meromkostninger.

Derfor har erhvervet brug for en fast og forudsigelig retning, og det vurderes, at omstillingen tager tid, så der er minimum 2 års responstid på tiltag.

El-drift er dyrere end konventionel dieseldrevet transport. Derfor er kundernes manglende interesse og betalingsvillighed en stor barriere. Kunderne interesserer sig grundlæggende ikke for transporten og er ikke villige til at betale mere.

Der er dog muligheder i sigte.

Enkelte producenter har forbedret rækkevidden for deres biler markant, men udfordringen ligger i kombinationen med nyttelast/-volumen, som er begrænset af lovgivningen.

Forslag: *Større reguleringsmæssig ligestilling af elektriske varebiler på 4.250 kg med tilsvarende dieseldrevne varebiler på 3.500 kg*

De såkaldte 4.250 kg biler er meget interessante, og de bør i højere grad sidestilles med de konventionelle 3.500 kg dieslbiler for at fremme omstillingen.

Kørekortreglerne er på plads med mulighed for at køre på et B-kørekort, mens følgende forhold udgør en barriere ved skifte fra dieseldrevet varebil (3.500 kg) til el-drevet varebil, der i lovgivningen bliver til en lastbil på 4.250 kg:

- Der kræves fællesskabstilladelser til lastbiler, der stiller større krav til vognmanden end tilsvarende tilladelser til varebiler (kapitalkrav og uddannelse)
- Bilerne kan kun anvendes inden for 100 km radius uden takograf og køre-/hviletidsregler
- Krav om hastighedsbegrænsere som lastbil (90 km/t)
- Mere restriktive parkeringsregler som lastbiler
- Potentiel dansk vejafgift som lastbil fra 2027.

Forslag: *Krav om hurtigere levering af el-infrastruktur og mulighed for reservation af ekstra effekt i fremtiden*

Det er en stor barriere, at el-netselskaberne har leveringstider på mellem 12 og 24 måneder for nye og forstærkede elforbindelser til ladeanlæg, samt at investeringen i ampere skal falde, inden leveringen sættes i gang. Dertil savnes en mulighed for at indikere fremtidige behov for el-kapacitet, dvs. behov for øget antal ampere (A).

Egen lokal opladningsinfrastruktur vil kunne sænke el-prisen pr. kWh, men der kræves en stor investering, og der er meget lange leveringstider og en vis leveringsusikkerhed.

Det er ganske enkelt dyrt at omstille, og kunderne vil ikke betale, så meromkostningen kan kun komme fra aktørernes bundlinje.

3. Ladeinfrastruktur til el-lastbiler

For en mindre virksomhed er kontakten med netselskaber, ladeoperatører og myndigheder overvældende, bl.a. fordi der er mange nye begreber. Samtidig er det en stor økonomisk byrde at etablere ladeanlæg.

En betydelig del af opladningen af lastbiler vil være depotladning.

Udgifterne til en typisk ladestander, der passer til natoplading af en lastbil, koster i omegnen af 200.000 kr. + gravearbejde.

Der er to overordnede behov for offentlig ladeinfrastruktur til lastbiler:

- Etablering af ladepladser med høj ladekapacitet til hurtigoplading langs motorveje og andre travle ruter, hvor lastbilerne kan benytte opladningsmuligheden inden for køre- og hviletidsbestemmelserne (15-45 minutters hvil)
- Opladning under dagshvilet, hvor ladestanderen kan være mindre kraftfuld – op til 70 kW, da opladningen foregår over længere tid, fx med et system, hvor chaufføren kan reservere en ladestander i forbindelse med dagshvilet, så lastbilen kan blive holdende i hele hvileperioden.

Udfordringer med strømkapacitet og infrastruktur til el-lastbiler

En af vores væsentligste udfordringer er adgang til tilstrækkelig el-forsyning på de steder, hvor vognmænd har behov for det – det er ikke tilfældet i dag.

Der mangler koordinering mellem netselskaber og transportcentre, erhvervsterminaler og vognmænd.

Transportbranchen har brug for en strømforsyning, der er fleksibel og kan udvides i takt med de stigende krav til el-drift.

Forslag til politisk indsats for at fremme ladeinfrastruktur til transportsektoren

For at understøtte den grønne omstilling er der behov for politiske tiltag, der skaber bedre rammevilkår for investering i og etablering af ladeløsninger.

Forslag: Etablering af struktureret dialog mellem transportcentre og netselskaber for at sikre de langsigtede strømbehov.

Forslag: Lovgivning, der muliggør, at netselskaberne kan investere i fremtidens behov i stedet for kun aktuel og bindende efterspørgsel.

Forslag: Effektivt tilsyn med netselskaberne som er naturlige monopoler, så omkostningerne og dermed priserne ikke løber løbsk

Forslag: Fleksible muligheder for at transportørerne kan dele strøm indbyrdes

Det kan være afgørende i nødsituationer og for at sikre driftsstabilitet. En ordning, hvor transportører kan "købe" strøm af hinanden – for eksempel i tilfælde af tekniske problemer eller spidsbelastning – kan hjælpe med at sikre en stabil drift, reducere flaskehalse og minimere ventetid for opladning, særligt i yderområder.

Forslag: Indførelse af et system, hvor lastbilchauffører, vognmanden eller lastbilen kan reservere ladestander på offentlige pladser.

Det skal både være til lader med høj kapacitet til hurtigoplading i køre/-hviletidspausen og ved mindre kraftfulde ladere, der benyttes i dagshvile-perioden, så der undgås ventetid og sikres opladning til planlagte kørsler.

Forslag: Sikre priskonkurrence på tværs af ladestandere

For høje priser må ikke blive en hindring for transportsektorens grønne omstilling.

4. Støttepuljer

Forslag: Fortsat stort behov for tilskud

Forslag: Det offentlige bør gå foran ved indkøb af transport herunder i udbud

Forslag: Fremrykke midlerne fra sidst til start i perioden 2025-2030

Forslag: Undgå stop-go

Forslag: Forkort fristen for indkøbstidspunkt

Idé: Inddrage indbetalinger af vejafgift til kommende puljemidler

Støttepuljen på 73 mio. kr., der blev fordelt efter "først-til-mølle-princippet" i efteråret 2024 imødekommer ansøgning om 124 el-lastbiler, 12 ladeløsninger og fordeles til 32 virksomheder.

Støtten svarer typisk til 50% af merprisen på en el-lastbil, og vognmænd vil efter modtagelse af støtte skulle betale 500-600.000 kr. ekstra for bilen sammenlignet med en tilsvarende diesellastbil. Ud fra en grov tommelfingerregel om branchens indtjening og omsætning, svarer 600.000 kr. ca. til indtjeningen for 10 biler på et år.

I mange vognmandsvirksomheder er der på nuværende tidspunkt ingen positiv "businesscase" i at skifte til el. Driftsomkostningerne til energi for en el-lastbil er givetvis lavere pr. km, men spørgsmålet er, om teknologien er holdbar, og om de nuværende høje servicepriser falder hos forhandlerne. Det tyder på, at det også vil være dyrt at holde dem vedlige, hvis vognmanden selv tager risikoen. Derudover påvirkes det driftsøkonomiske regnestykke af tidsforbruget til opladning og generelt lavere nyttelast.

Hvis det var en entydig økonomisk fordel at skifte til el-lastbil, ville vognmændene gøre det af sig selv. Så et økonomisk incitament er nødvendigt i den nuværende fase. I nogle sektorer fx inden for renovation har det offentlige vist vejen ved at stille krav om el-lastbiler i udbud og været parat til at betale meromkostningen.

Vurdering af den seneste støttepulje på 73 mio. kr.

Mange vognmænd har forgæves søgt puljen, som blev overtegnet 3-4 gange.

Det er problematisk, at der ikke stilles krav, som sikrer, at de tildelte støttemidler rent faktisk anvendes, og at projekterne først skal afsluttes inden udgangen af 2027.

Uvisheden om fremtidige puljer har ført til en stop-go situation, hvor salget af el-lastbiler er hæmmet af, at mange vognmænd venter på, om der kommer en ny pulje.

Som en udviklingsidé foreslås det at overveje at anvende indbetalinger af vejafgift til kommende, forhøjede puljemidler suppleret med et hensyn til små og mellemstore virksomheder (SMV), der typisk har større udfordringer med elektrificering.

Der kunne være tale om en refusionsordning, hvor en andel af transporterhvervets mange indbetalte milliarder kr. i vejafgifter anvendes aktivt til dels at fordele en andel af vejafgiften som en kombination af den enkelte vognmands betaling af km-afgift suppleret med et særligt støtteelement til små virksomheder, og dels til at øge den eksisterende pulje med tilskud til nulemissionskøretøjer og til opladningsfaciliteter.